

AEROPORTS, TAXES I AEROLÍNIES  
Germà Bel  
(Publicat a *La Vanguardia*, 28 d'agost de 2012)

La polèmica més intensa de l'estiu al sector aeri ha estat la causada per tres aterratges d'emergència d'avions de Ryanair a l'aeroport de València, al qual havien estat desviats des de Madrid-Barajas per motius climatològics. Els aterratges d'emergència van ser provocats pel risc d'esgotament de combustible, després de sobrevolar València per temps indeterminat. El Ministeri de Foment ha obert una investigació sobre aquest assumpte, el desenllaç de la qual és difícil de preveure. D'una banda, és ben coneguda la política de Ryanair, que en la seva obsessió per minimitzar costos ofereix una qualitat global del vol comparativament baixa. És una cosa ben coneguda pels seus usuaris, que reben en compensació preus molt competitius. D'altra banda, és coneguda també l'avversió que aixeca Ryanair entre associacions professionals del sector i d'usuaris, per les seves polítiques laborals i comercials. Això aconsella cautela davant d'algunes de les crítiques a Ryanair. En tot cas, les autoritats resoldran oportunament aquest assumpte.

Desafortunadament, aquesta polèmica va encobrir una decisió de Ryanair molt més transcendent: l'anunci realitzat el 20 de juliol, uns dies abans dels incidents, d'eliminar rutes i reduir freqüències als aeroports de Madrid i Barcelona. El motiu és l'extraordinari augment de taxes en els dos aeroports en els dos últims anys. Ara bé, que l'augment hagi estat extraordinari no implica que hagi estat suficient. En el cas de Barcelona potser es registraran ja beneficis bruts (no només operatius) el 2012, però a Madrid seran necessaris augments addicionals de taxes si es vol abandonar els números vermells. Aquesta via és adequada perquè l'augment d'ingressos és proporcionalment molt més gran que la reducció d'operacions. És tracta, tècnicament parlant, d'una elasticitat demanda-preu baixa.

Que l'aproximació de taxes a costos en els dos majors aeroports d'Espanya reduiria la creixent oferta de Ryanair a aquests (una anomalia a Europa Continental), era previsible, i havia estat predit. I confirma un assumpte gens menor: la millor política comercial per aeroports com Girona, Reus (i altres regionals) no és augmentar indefinidament el suport financer a Ryanair per operar-hi, sinó tarifcar segons costos els aeroports majors. Així ha estat: en augmentar significativament les taxes dels majors aeroports, es corregeixen els incentius artificials de Ryanair a augmentar les seves operacions en ells. Aquest era un -entre d'altres- dels problemes d'ineficiència causats pel vetust, rígid i monopolístic model de gestió aeroportuària a Espanya. Aquest problema, sense haver desaparegut, s'ha reduït. És només una mostra dels beneficis que reportaria al sector aeri d'Espanya, sobretot als usuaris, una reforma que equipari la gestió dels aeroports al que és habitual en països comparables. Ja saben, gestió individual i competència entre aeroports. Res de nou per fora.